

Глава 4

*Победа над немалым расстоянием
И результат огромного труда...
Дороги – это наше достояние,
А вовсе не российская беда!*

Дороги нового поколения

За неполных двадцать лет нового тысячелетия российские дорожники добились известных успехов. Заметно повысился качественный уровень автодорожной инфраструктуры: увеличилась протяженность дорожной сети, были построены уникальные транспортные сооружения, появились современные объекты сервиса.

Роль современных автодорожных магистралей в деле динамичного развития территорий напрямую связана с новыми возможностями для воплощения самых смелых проектов. Дороги, объединяя разные сферы жизни, привлекают к себе пристальное внимание со стороны многих предприятий, отвечают многочисленным профессиональным интересам граждан.

Да и любые инфраструктурные составляющие: подходы к морским портам, аэропорты, железнодорожные станции, пограничные переходы, складские комплексы и так далее – все это связано и функционирует благодаря автодорогам. Что касается прокладки автомобильных трасс через населенные пункты, то в России до определенного времени такой метод лежал в основе технической политики, ориентированной на улучшение городского коммунального хозяйства. Но когда транспортные, градостроительные и экологические проблемы, тесно переплетаясь между собой, создали предпосылки серьезных негативных последствий, Россия стала примерять на себя принципиально новую планировочную модель – окружные дороги, обходы крупных городов.

Мегаполисы страны первыми начали обрастать кольцевыми и радиальными магистралями, ставшими к началу второго десятилетия XXI века обязательным атрибутом инфраструктурного и транспортного обеспечения, абсолютной необходимостью сегодняшнего дня. Появление Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга – один из примеров освобождения городских улиц от потоков транзитного транспорта. Магистраль, окружившая Санкт-Петербург, явилась одним из первых проектов в России, где дорожным движением стала управлять автоматика. Такой современный подход обеспечил комфорт участникам дорожного

движения, повысил пропускную способность автомагистрали, минимизировал негативные воздействия на окружающую среду, сделал более эффективной работу дорожных служб за счет постоянного информирования о состоянии поверхности дорожного покрытия.

Вячеслав Петрович Петушенко, председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги», возглавлявший с 2009 по 2014 год «Дирекцию по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга», отмечает: «КАД создавалась как основа для формирования современной транспортной системы города, эффективного взаимодействия основных портовых, железнодорожных, воздушных, автомобильных узлов, строящихся терминалов и логистических центров».



Строительство КАД в Петербурге, завершившееся в 2011 году, стало не только фактором повышения инвестиционной и туристической привлекательности Северной столицы, улучшения качества жизни населения, но и историей огромного совместного труда, историей проб и ошибок, источником бесценного опыта дорожников, включая, конечно, вадовцев.



Один за другим, стараясь не отставать от своих больших собратьев, «окольцовывались» и города поменьше. В создании объездных дорог нескольких российских городов, долгое время испытывающих на себе значительные неудобства и нежелательные последствия из-за проезда транзитного транспорта, компания «ВАД» приняла непосредственное участие. Среди таких городов – Калининград, Вологда, Луга, Вельск, Пермь, где строительство обходов шло почти одновременно со строительством петербургской КАД.

К реализации дорожных проектов в Пермском крае АО «ВАД» приступило в 2009 году. Стратегически важной трассой с точки зрения развития городской агломерации стал Восточный обход города Перми. Следует отметить, что строительство обхода продолжается по настоящее время другими дорожными предприятиями. Но именно петербургская компания в главном городе Пермской области первой показала высокий уровень производства работ, на который впоследствии стали ориентироваться и остальные участники проекта.

На объекте под названием «Переход ул. Стахановская – Ива, участок «Старцева – Ива», I очередь строительства», где ВАД осуществлял функции генподрядчика, потребовалось переустройство четырех газопроводов, трех линий электропередач, нефтепровода. Здесь в рамках комплексных работ была проложена ливневая канализация с установкой очистных сооружений, устроено наружное освещение.



На объекте «Автомобильная дорога «Восточный обход г. Перми, II очередь строительства, участок – транспортная развязка на км 17+500» было выполнено строительство путепровода, трех водопропускных труб, установлены линии наружного освещения. Общая протяженность транспортной развязки, включая съезды, составила 4157 пог. м. Все работы в полном объеме здесь были реализованы с высоким качеством и в короткие сроки.

Министр транспорта Пермского края Николай Борисович Уханов (в период работы компании «ВАД» в этом регионе занимал должность начальника управления внешнего благоустройства администрации города Перми) подчеркнул: «За время проведения работ АО «ВАД» проявило себя как высокопрофессиональная компания с наличием квалифицированных кадров, оперативно и качественно решающая поставленные задачи. Особенно хочется отметить четкую организацию труда и взаимодействие с субподрядными организациями, выполнявшими работы по переустройству инженерных коммуникаций и строительству путепровода».



Подобные отзывы о работе вадовцев поступали и поступают из разных регионов России. Высоко оцениваются уровень дорожно-строительных работ, качество мероприятий, связанных со строительным контролем, эффективность использования инноваций, эстетика объектов транспортной инфраструктуры и многое другое.

Александр Сергеевич Малов, президент Союза работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», отмечает: «Нужно отдать должное этой петербургской компании, которая строит дороги на Северо-Западе нашей страны, на Урале, в Крыму и других регионах России. Благодаря труду дорожников ВАДа ряд городов и районных центров в настоящее время может похвастаться своими автотранспортными обходами, а самое главное – их действительно качественным исполнением! В свою очередь, уже имеющиеся обходы городов и населенных пунктов обеспечивают не только широкие логистические возможности, но и позволяют формировать комфортную городскую среду, улучшают экологию, способствуют достижению мультипликативного эффекта».



«Приморское кольцо» Янтарного края

*В эту командировку, своих не меняя планов,
Практически без остановок мчимся по автобану.
А впереди Храброво, и времени очень мало...
Моря и неба просторы – синее покрывало!*

Самым главным своим объектом в Калининградской области вадовцы считают Приморское кольцо. Эта современная скоростная магистраль связала областной центр, аэропорт и прибрежные города янтарного края в единую транспортную сеть.

Калининградская область – наш форпост на Балтике – регион, который полностью отделен от остальной территории России сухопутными границами иностранных государств и международными морскими водами. Область является свободной экономической зоной, где инфраструктурное развитие, включая развитие транспортного комплекса, стало приоритетной задачей государства.

Значительные территории региона расположены ниже уровня моря и по этой причине покрыты сетью мелиоративных каналов. Кроме Балтийского моря область омывают два залива: Калининградский, не замерзающий зимой, и Куршский, который отделяет от моря знаменитая песчаная коса. Здесь большое количество рек, озер, ручьев. Главное и самое крупное озеро Калининградской области – Виштынецкое – является памятником природы.

Прославился этот край и самыми богатыми в мире месторождениями янтаря – уникального «солнечного» камня, с которым связано множество легенд. Легендами овеяны и старый Кенигсберг, и составляющие современную Калининградскую область бывшие прусские земли, история которых насчитывает около восьми веков.

Янтарный край всегда привлекал туристов со всего мира необычной историей, архитектурой, удивительной природой. Однако до определенного времени путешествие, например, из Калининграда в Светлогорск или Зеленоградск превращалось для многих в длительное и утомительное мероприятие: кроме автомобилей с желающими отдохнуть на морском побережье, по существующим трассам в общем потоке шел и грузовой транспорт. Развивающаяся здесь инфраструктура туризма давно диктовала необходимость появления хороших, безопасных дорог, а также качественных подъездных путей.

И вот, наконец, в 2007 году состоялся тендер на строительство кольцевой автомагистрали, победителем которого стала компания «ВАД», ранее не имевшая объектов в Калининградской области. Практически сразу же для осуществления дорожных работ было создано еще одно строительное управление АО «ВАД» – по Калининградской области, которое изначально возглавил почетный дорожник России Николай Николаевич Евсюков.



Реализация нового масштабного проекта требовала от руководителя исключительной ответственности, высокого уровня подготовки, полноценной отдачи делу. Многие, в том числе и доставка на строительные площадки необходимых материалов, конструкций и тяжелой техники, в связи с географическим положением региона было сопряжено со значительными трудностями и затратами. Дорожникам приходилось срочно принимать необходимые меры.

«Создание дорожно-строительного управления в Калининградской области началось с закупки новой техники: бульдозеров, экскаваторов, грейдеров, геодезических приборов, а также с оснащения лаборатории контроля качества, – вспоминает Николай Николаевич. – В районе калининградского порта был запущен новый асфальтобетонный завод производительностью 300 тонн асфальта в час. Это явилось для нас еще одним знаковым событием!»

Первой очередью строительства Приморского кольца стал участок трассы Калининград — Зеленоградск с подъездом к аэропорту Храброво. Компания «ВАД», приступив к работам в декабре 2007 года, уже к середине осени 2009 года смогла досрочно обеспечить пуск движения по участку общей протяженностью 26,7 км. До этого времени подобных автодорог, относящихся к категории I Б, имеющих четыре полосы движения (по две в каждом направлении) и отвечающих расчетной скорости 120 км/час, в самом западном регионе России еще не было.



На этом участке построено 12 мостов и путепроводов, возведены двухуровневые развязки, проложено 52 водопропускные трубы больших диаметров. Шестиметровая разделительная полоса, широкие обочины, ограждения и освещение создали дополнительные условия для безопасного вождения. Дорога рассчитана на перспективную интенсивность движения до 40 тыс. автомобилей в сутки.

Трасса прошла по местам бывших боев, поэтому вместе с геодезистами рука об руку работали саперы. Общая площадь разминированной местности превысила 170 га. Вполне оправданным препятствием на пути дорожников стали проводимые специалистами Российской академии наук археологические раскопки стоянок древних пруссов. Кроме того, темпы работ сдерживались и из-за многочисленных согласований по коммуникациям, отчуждению земли и так далее. Таким образом, здесь практически отсутствовали участки, где сразу можно было развернуть строительство по полному рабочему циклу.

Николай Евсюков подтверждает: «Проведение работ часто задерживалось по причине разминирования большого количества взрывоопасных предметов: эти отголоски войны нередко обнаруживались вблизи газопроводов и населенных пунктов. Тормозили строительство дороги и раскопки, которые хотя и были предусмотрены проектом, однако спрогнозировать время, необходимое изыскателям для выполнения всех археологических работ, нам не представлялось возможным. Еще одной сложной, но решаемой задачей стало то, что почти 80% построенных и строящихся дорог прошли по лесной местности, по заболоченным территориям. Осложняло проведение работ и наличие грунтовых вод. Порой приходилось производить выторфовку до шести метров глубиной, после чего котлованы засыпались песком с местных карьеров».

Как только очередной отрезок трассы освобождался от разного рода обременений, туда незамедлительно перебазировались машины, механизмы, оборудование — и закипала работа! Однако нередко плечо подвоза исчислялось десятками километров бездорожья. С учетом этого фактора (а также возможных неисправностей) был создан огромный резерв техники, находящейся в собственности компании. Экономически такая тактика себя действительно оправдывала: значительно дороже обошелся бы срыв производственного графика.

Юрий Васильевич Цветков, директор производственно-технического комплекса (ПТК) АО «ВАД» рассказывает: «В Калининград я был направлен в январе 2007 года — для организации производственно-технической базы. Занимался подбором кадров, арендой помещений, приемом техники... Удаленность — не суть. Главное — организация, управление процессом!»



Техника на калининградском объекте использовалась новая, преимущественно импортного производства: шведская, немецкая, американская. Строительные материалы и конструкции отчасти тоже приходилось завозить из-за рубежа, но уже больше из экономических соображений и возможностей местной промышленности. К примеру, высококачественный щебень узких фракций для приготовления асфальтобетонных смесей оказалось дешевле доставлять баржами из Швеции, чем вагонами из России. По тем же причинам водопропускные трубы малых диаметров использовались польские, полиэтиленовые, а не железобетонные, как у нас традиционно принято.

Изготовленные из прочного материала полиэтиленовые трубы способны удерживать нагрузку не хуже бетонных, поэтому европейцы часто применяют их в дорожном строительстве. Для отечественной же практики ВАД в их использовании стал новатором. При устройстве больших труб, из-за отсутствия их производства в регионе, применялись сборные конструкции из гофрированной стали, более компактные и удобные при транспортировке.

Для обеспечения высоких темпов и качества при строительстве дороги вадовцами традиционно использовался целый набор современных технологий, в том числе и перегружатель асфальтобетонной смеси Shuttle Buggy, а также асфальтоукладчики, оснащенные длинномерной (18–24 м) сложносоставной лыжей с ультразвуковой автоматической системой управления немецкого производства. Такие асфальтоукладчики позволяют достигать показателя ровности асфальтобетонных покрытий в 5–6 раз выше нормативного. Нашли здесь свое применение и малогабаритные газовые разогреватели Abacus, предназначенные для бездефектного устройства продольных дорожных швов, и установка динамического нагружения ZFG-02 – для контроля качества устройства щебеночных оснований.

Председатель Государственной Думы Российской Федерации (с 2003 по 2011 год) Борис Грызлов во время рабочей поездки в 2008 году в Калининград на строительство первой очереди кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны оценил масштабы и темпы работ: «Все это дает хороший шанс Калининградской области стать в ближайшее время не только современным транспортным узлом, но и активно развивать туристическую отрасль».

В одной из местных газет, вышедших в свет после церемонии открытия движения по новой трассе, сообщалось: «В итоге двухлетних усилий была построена такая дорога, которой далеко не каждая область может похвастаться!»

В торжественном мероприятии (октябрь 2009 года), посвященном открытию трассы, приняли участие премьер-министр Российской Федерации (с 2008 по 2012 год) В.В. Путин и министр транспорта Российской Федерации (с 2004 по 2012 год) И.Е. Левитин. В своем приветственном слове Владимир Владимирович подчеркнул, что возведение дорог такого класса – это очень большая работа, необходимая для развития инфраструктуры и экономики региона. Игорь Евгеньевич, сообщив о том, что уже сделано в ходе строительства Приморского кольца и что будет сделано в дальнейшем, обратил внимание на высокие технические характеристики дорожного полотна и эстетику трассы.

Почти сразу же после сдачи в эксплуатацию первой очереди Приморского кольца (всего у этого проекта 11 очередей, включая реконструкцию Северного и Южного обходов в областном центре, а также возведение моста через Калининградский залив) вадовцы приступили к строительству следующей – на Светлогорск, со съездом к городу Пионерскому. Для проведения работ на этом участке было завезено около 2,5 млн куб. м грунта, 500 тыс. тонн щебня, оперативно переброшена необходимая техника, сооружены технологические площадки и подъездные пути.



Министр развития инфраструктуры Калининградской области (с 2006 по 2012 год) Александр Семенович Рольбинов в одном из интервью 2011 года отметил, что особенностью строительства является сложный рельеф местности и большое количество археологических раскопок. «Если на первом этапе таких раскопок оказалось шесть, то на втором – уже двадцать! Несмотря на это, работы ведутся согласно графику. Учитывая опыт строительства первого участка трассы, можно не сомневаться, что компания-генподрядчик выполнит и эти работы качественно и в срок», – подчеркнул он.

Уже в ноябре 2011 года Дмитрий Анатольевич Медведев, будучи в то время президентом страны, открыл движение по новому участку кольца, заявив, что считает необходимым продолжить дорогу до Балтийска.

Полностью объект был сдан в эксплуатацию в 2014 году. И сегодня, благодаря автодороге Калининград – Зеленоградск с подъездом к аэропорту Храброво, а также автодороге от подъезда к Светлогорску до подъезда к Зеленоградску, жители и гости этого прибалтийского города могут всего лишь за 20 минут добраться из областного центра до морского побережья. Во время проведения в России Чемпионата мира по футболу FIFA Приморское кольцо летом 2018 года сослужило верную службу приехавшим со всего мира болельщикам.

В Калининграде одним из основных инфраструктурных объектов, возводимых к Чемпионату, стала эстакада Восточная, связавшая Московский проспект с островом Октябрьский, где и разместился современный стадион. Реализованная АО «ВАД» часть проекта по строительству инфраструктурного объекта представляет собой участки эстакады протяженностью 2,1 км и 2,88 км и включает двухуровневую транспортную развязку, путепровод и мост через реку Новая Преголя.

Олег Анатольевич Надеждин, начальник строительного управления АО «ВАД» по Калининградской области, поделился подробностями, связанными с этим строительством: «На стадии разработки проектов учитывались все пожелания заказчика – Управления дорожного хозяйства Калининградской области, а также представителей FIFA. Это касалось в том числе организации и безопасности пешеходного движения, установки дорожных знаков (с дублированием на английском языке) и так далее.

Фактически можно говорить не об одном дорожном объекте к Чемпионату, а о двух, которые, как и все другие объекты ВАДа, отлично оборудованы. Так, кроме Восточной эстакады была построена и улично-дорожная сеть на острове Октябрьский. Верхний слой дорожного покрытия проезжей части всех улиц выполнен из асфальтобетона, а тротуаров и велодорожек – из бетонной плитки. В целях повышения безопасности и лучшего ориентирования участников движения произведено зонирование территории с использованием бетонной плитки разных цветов. Новый транспортный узел кардинально изменил схему движения, уменьшил транспортную нагрузку и количество пробок на дорогах».



В настоящее время работа специалистов АО «ВАД» в Калининграде продолжается. С 2014 года компания выполняет реконструкцию Северного обхода Калининграда, заказчиком которого выступает ГКУ КО «Управление дорожного хозяйства Калининградской области». Согласно проекту, Северный обход свяжет трассы А-229 Калининград – Черняховск – Нестеров до границы с Литвой, А-217 Калининград – Светлогорск, международный маршрут Калининград – Эльблонг с трассой Калининград – Балтийск. Обход, в составе которого планируется построить 12 мостов и путепроводов, а также подземные и наземные пешеходные переходы, призван разгрузить городские магистрали от транзитного транспорта, значительно увеличить пропускную способность, сделать движение более комфортным и безопасным. Протяженность Северного обхода Калининграда составит 11 км, дорога будет также соответствовать категории I Б.



Обход Вологды

К главному городу Вологодской области с разных сторон подходят три федеральные трассы: М-8 «Холмогоры» (на юге и севере), А-119 Вологда – Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола» и А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола» на востоке. Они соединены между собой существующим обходом города, строительство которого началось еще в 1999 году при совместном финансировании субъекта Российской Федерации и федерального центра.

Первый и второй пусковые комплексы обхода Вологды (от трассы М-8 до трассы А-119) протяженностью 10 км были введены в эксплуатацию в 2003 году. На третьем участке (от 7 км автодороги А-119 до 8 км автодороги А-114) работы начались в 2005 году – их выполняла компания «ВАД» при участии субподрядных мостовых организаций. Этот участок объездной дороги, строительная длина которого составила 3,5 км, был введен в эксплуатацию в 2008 году.

Тем не менее большое количество транзитного транспорта все равно оказывалось на улицах старинного русского города, создавая немало проблем его жителям. А причиной тому являлось отсутствие участка, связывающего дорогу с южным направлением трассы М-8, ведущей на Москву.

Губернатор Вологодской области Олег Кувшинников в 2015 году обратился к президенту России Владимиру Путину с просьбой поддержать проект строительства этого важного замыкающего звена – с 448 по 468 км автодороги М-8 «Холмогоры». В свою очередь, руководством Росавтодора также была проявлена инициатива, связанная с подготовкой документов по передаче уже построенных участков дороги в федеральную собственность. Это было необходимо сделать для того, чтобы в самое ближайшее время дорожники смогли приступить к их комплексному капитальному ремонту.

Государственный контракт на окончательное воплощение в жизнь обхода Вологды был заключен с компанией «ВАД» в 2017 году. Строительству финального участка такого важного инфраструктурного объекта предшествовала церемония закладки памятного камня на месте начала работ.

В этом торжественном мероприятии, состоявшемся 9 августа 2017 года, приняли участие заместитель председателя Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации Юрий Воробьев, заместитель главы Росавтодора (с 2013 по 2018 год) Игорь Астахов, губернатор Вологодской области Олег Кувшинников, председатель Законодательного собрания Вологодской

области Андрей Луценко, мэр Вологды (с 2016 по 2017 год) Андрей Травников и первый заместитель генерального директора АО «ВАД» Виктор Перевалов.



«Обход Вологды нужен, прежде всего, людям, жителям города. Очень важно, что вопрос решен сейчас, когда есть средства для строительства, есть мощная строительная организация, есть поддержка федерального центра», – констатировал Юрий Воробьев.

«Строительство четырехполосного участка дороги общей протяженностью семнадцать километров – процесс затратный в самом широком смысле слова. Это и финансовая сторона вопроса, и целый комплекс административных решений, а самое главное – труд дорожников. Уверен, что реализовать этот значимый для региона проект удастся вовремя и с традиционно высоким качеством производства работ, ведь для этого у нас есть все необходимое. Новый объект позволит решить вопросы экологии, безопасности движения, а это – главные задачи Федерального дорожного агентства», – отметил Игорь Астахов.

Строительство дороги началось сразу с двух сторон: бригады дорожников распределились таким образом, чтобы идти навстречу друг другу, ускоряя тем самым сроки ввода объекта в эксплуатацию.

«Мы понимаем, что это важный объект и для вологжан, и для многих жителей Северо-Запада. Поэтому затягивать с его реализацией никак нельзя, – сказал губернатор Вологодской области Олег Кувшинников, лично курирующий строительство обхода. – Фронт работ большой, но мы верим, что справимся. И город наконец вздохнет свободно!»

К середине осени 2017 года здесь уже подходили к завершению земляные работы, а для двух будущих развязок было уложено основание из щебеночно-песочной смеси. К осени 2018 года практически на 100% было выполнено переустройство высоковольтных линий, сетей связи; подошли к концу и работы по переустройству газопроводов и мелиоративной сети. Строительство развернулось на всем протяжении будущей трассы.

В составе обхода Вологды – два моста, пять двухуровневых развязок, несколько путепроводов. Этот объект не только свяжет в единую сеть примыкающие к нему федеральные трассы, но и сыграет важную роль в распределении транспортных потоков перспективных периферийных районов города без использования существующей



улично-дорожной сети его центральной части. Кроме того, IV пусковой комплекс Обхода в перспективе будет способствовать развитию вологодских пригородов.

«Это самый масштабный инфраструктурный проект в Вологде за последние десятилетия. Новая дорога выведет колоссальный транзитный поток с городских улиц, позволит разгрузить транспортное сообщение внутри города, снизить экологическую нагрузку, повысить безопасность дорожного движения», — прокомментировал Олег Кувшинников.

Согласно контракту, строительство объекта должно завершиться к 2020 году, однако вадовцы, следуя своему традиционному принципу, намерены сдать дорогу в эксплуатацию на год раньше срока.

Такая динамика в очередной раз свидетельствует о высоких возможностях и ответственности компании «ВАД», одновременно работающей в разных регионах страны, включая Петербург и его знаменитые пригороды.

По Киевскому шоссе, минуя Гатчину и Лугу

Современный проект «Строительство и реконструкция автомобильной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь» включен в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Целями программы стали повышение конкурентоспособности транспортной системы России, реализация общего транзитного потенциала страны.

Федеральная дорога Р-23 (старое обозначение – М-20) представляет для нашей страны особую значимость, поскольку является частью проходящего по территории России, Беларуси, Украины, Турции европейского автомобильного маршрута Е-95, а также частью Девятого панъевропейского транспортного коридора. Такой статус определяет важнейшую роль этой автомобильной дороги, как с точки зрения развития экономики, так и в социально-политическом плане. Не случайно этот транспортный объект, названный когда-то Киевским шоссе, стал предметом особого внимания со стороны государства.

Трасса Р-23 в пределах России пересекает Ленинградскую и Псковскую области и имеет протяженность 530 км. В настоящее время дорога оборудована современными объездами вокруг Гатчины, Луги, Острова и Пскова, и автомобилистам нет необходимости ехать через эти населенные пункты, как это было прежде.



История Киевского шоссе восходит к 1784 году, когда и был сооружен первый участок так называемой Порховской дороги, ведущей от Гатчинской мызы, богатого петербургского предместья, к городу Порхову. Дорога шла через Псковскую губернию на Белоруссию, присоединенную к России во время правления императрицы Екатерины II. Поэтому не случайно спустя время Порховская дорога стала именоваться Белорусским трактом. Именно по этой дороге, следуя из Петербурга в Михайловское, не раз проезжал Александр Сергеевич Пушкин. Останавливался он обычно на одной и той же почтовой станции – в Выре.

Сегодня в этой деревне, относящейся к Гатчинскому району, находится музей под названием «Дом стационарного зрителя», воссозданный по известной повести гениального автора. Позднее, в разные годы и под влиянием определенных событий, тракт неоднократно переименовывался. Он назывался Динабургским, Двинским, Ковенским, Варшавским...

Строительство Киевского шоссе началось в 1930 году. Шоссе прокладывали по существующему Белорусскому почтовому тракту, местами спрямляя изгибы старой траектории дороги или следуя, где это необходимо, параллельно ей.

Через несколько лет после Великой Отечественной войны дорога была реконструирована, и с каждым годом ей все активнее пользовались жители Петербурга, а также других городов и областей Северо-Западного округа, прибалтийских республик и Республики Беларусь. Однако к началу нового тысячелетия по причине резкого роста автомобилизации М-20, как и другие федеральные трассы, перестала справляться с постоянно растущим трафиком. Срочно требовались расширение транспортной ситуации, ликвидация заторов на участках трасс, проходящих через крупные населенные пункты, и, конечно же, улучшение условий, связанных с безопасностью дорожного движения.

Еще в 2008 году – за два года до начала действия Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» – компания «ВАД» получила право завершить строительство транспортного обхода города Луги. Этот районный центр Ленинградской области ощущал на себе острый дискомфорт, созданный транзитным транспортом, идущим по дороге Р-23 как в сторону Петербурга, так и в обратном направлении.

Поток машин, проезжающих через город, оказывался на его улицах, многие из которых имели одностороннее движение. Необходимость строительства объездной лужской трассы диктовали и автомобильные заторы, все чаще возникающие на участках федеральной трассы при въезде в населенный пункт.



Стройка вокруг Луги, начавшаяся еще в 2004 году, по разным причинам сильно затянулась, и местные жители уже перестали верить в избавление города от выхлопных газов и постоянного шума. Но когда через четыре года взялись за дело вадовцы, стало понятно: обходу – быть! Такой вывод подтверждали появившиеся сразу на нескольких строительных площадках горы щебня и песка, а также большое количество специальной техники.

На лужской объездной трассе был сооружен многослойный дорожный «пирог», покрытый долговечным асфальтом. Уже тогда здесь нашли свое место в производственном процессе такие технологические новшества, как модуль фильтрующей очистки сточных вод, устройства на основе 3D-технологии, спутниковые методы для топографо-геодезического обеспечения геофизических исследований, прибор LFG-SD для оценки состояния щебеночных слоев оснований дорожных одежд и другие. Дорога протяженностью 21 км была сдана под ключ всего лишь за несколько месяцев – намного раньше установленного контрактом срока.



Торжественное открытие обхода Луги, включившего пять разноуровневых развязок, три путепровода через железнодорожные пути и четыре мостовых сооружения, состоялось в ноябре 2009 года.

На объекте были оборудованы площадки для отдыха и технического обслуживания автомобилей, на всем протяжении дорога стала освещаться. Обустроенные дорожниками искусственные сооружения общей протяженностью 780 м по своим конструкционным особенностям рассчитаны на четыре полосы, чтобы спустя время, при необходимости расширения дороги до четырех полос, можно было избежать их реконструкции. Такой расчет на будущее, которое уже настало, безусловно, оправдал себя. На сегодняшний день, объезжая Лугу, автомобилисты, двигаясь по Киевской трассе, могут беспрепятственно выехать не только на псковское, но и на новгородское, а также усть-лужское направления.

Кроме строительства дороги в объезд Луги, в 2009 году вадовцами было построено в разных регионах около 30 км новых дорог, реконструировано и отремонтировано более 142 км, произведено и уложено в общей сложности 770 тыс. тонн асфальтобетона.

И это несмотря на то, что со второй половины 2008 года и до начала 2009 года российскую экономику настигла очередная волна кризиса, сопровождаемого рецессией.

«Мы работали, что называется, в штатном режиме, — комментирует Валерий Борисенко, — несмотря на неблагоприятную экономическую ситуацию в стране. Тогда произошла некоторая переориентация по типам работ, но сделано было немало! Главное — нам удалось сберечь коллектив, не сократив при этом социальный пакет наших работников, а также сохранить оптимизм и веру в свои силы!»

Еще одним замечательным и долгожданным дорожным событием, связанным с миссией ВАДа на трассе, соединяющей Петербург с Республикой Беларусь и странами Балтии, стало досрочное открытие движения автотранспорта на первом этапе строительства и реконструкции обхода Гатчины. 12-километровый участок новой дороги от деревни Дони до города Гатчины проходит минуя населенные пункты Зайцево, Ижора, Большое Верево, Малое Верево и Вайя. При движении из Петербурга новая трасса после деревни Дони поворачивает налево и следует в сторону Луги восточнее существующего Киевского шоссе — без пересечения в одном уровне с железнодорожными путями.

За три года работы вадовцами было возведено большое количество искусственных сооружений, среди которых — самый крупный на трассе Р-23 путепровод, расположенный на 33-м км дороги. Он построен с таким расчетом, чтобы в перспективе можно было пустить под ним еще одну железнодорожную ветку.





Три полосы движения в каждом направлении, разделенные барьерными ограждениями, четыре путепровода, три транспортные развязки в разных уровнях, мост через реку Ижора, два надземных пешеходных перехода, а также возможность развивать скорость до 120 км в час – все это теперь позволяет дороге принимать на себя до 170 тыс. машин в сутки.

Открыл движение автотранспорта на новом отрезке Киевского шоссе Президент Российской Федерации Владимир Путин. Он одним из первых оценил качество дорожного покрытия дороги и ее современное обустройство.

Владимир Владимирович Путин, обратившись к дорожникам, отметил: «Вы работаете на отдельных участках, но знаете наверняка, видите по схемам, по картам, как разворачивается дорожное строительство в стране. У нас свыше 80% федеральных трасс уже находится в нормативном состоянии. Однако многое еще предстоит сделать на колоссальных территориях нашей страны. А ведь совсем недавно в некоторых регионах России дорог просто не было! Но всем известно, что как только появляется дорога, то вокруг все сразу начинает меняться в лучшую сторону: и жизнь, и экономика... Спасибо вам».

Покрытие трассы, по которой сразу же после церемонии открытия движения хлынул большой поток автомобилей, выполнено из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Этот материал отличается улучшенными сцепными качествами и позволяет продлить межремонтные сроки службы дороги. Есть и еще одна новация: на введенном в эксплуатацию участке обхода Гатчины впервые в России (!) были установлены инновационные опоры освещения складывающегося типа. При техническом обслуживании такие опоры не требуют использования специальной техники и прочих трудозатрат. А их эстетика полностью соответствует эстетике современной и качественной дороги.

В рамках второго этапа предусмотрена реконструкция старой объездной дороги и ее расширение до шести полос. Кроме того, в рамках второго этапа на пересечении с трассой А-120 будет сооружена новая развязка. 14 км реконструированной дороги – от существующей трассы обхода Гатчины до деревни Вакколово – дорожники также оснастят всем необходимым – словом, сделают трассу такой же, какой стала ее «предшественница».

По государственному контракту все работы планировалось завершить в 2020 году, но уже к концу 2018 года стало понятно, что строительство идет с существенным опережением календарного графика и дорожники, скорее всего, сдадут дорогу в эксплуатацию на год раньше срока.



Будущее «Тавриды»

Масштабные и качественные преобразования транспортной инфраструктуры в Республике Крым начались, как известно, после возвращения полуострова в состав России в марте 2014 года. Новой вехой в истории российского Крыма стало строительство стратегически важных инфраструктурных объектов: моста через Керченский пролив и современной скоростной трассы, которая пройдет по территории полуострова, соединив города-герои Керчь и Севастополь.

Еще совсем недавно этот основной крымский маршрут представлял собой сеть проходящих через населенные пункты региональных дорог, покрытие участков которых в большинстве своем было сильно изношено и нуждалось в скорейшей реконструкции. Так, например, автомобильная дорога Симферополь – Бахчисарай – Севастополь, построенная еще в XIX веке, обрела асфальтобетонное покрытие только к середине XX столетия. В начале 1970-х годов трассу реконструировали и довели до параметров II категории.

До открытия автодорожной части моста через Керченский пролив, даже несмотря на то, что выезд на трассу «регулировала» ситуация, связанная с паромным сообщением, дорога оказывалась крайне загруженной, особенно в сезон летних отпусков. Оставляли желать лучшего условия безопасности и комфорта движения. С открытием мостового перехода поток транспорта увеличился почти вдвое, и необходимость появления новой трассы и автомобильного подхода к мосту со стороны Керчи стала ощущаться особенно остро.

В декабре 2016 года ГКУ РК «Служба автомобильных дорог Республики Крым» был подписан с компанией «ВАД» исторический контракт, давший старт строительству автоподхода к транспортному переходу через Керченский пролив (Крымскому мосту). Начался подготовительный этап, связанный с предстоящими работами и на трассе «Таврида».

Строительству новой трассы предшествовали нелегкие процедуры изъятия земельных участков, оказавшихся в зоне проведения работ (с последующей компенсацией собственникам потерянного имущества). Но, несмотря на это, все основные мероприятия, связанные с оформлением документов, были закончены в отведенные сроки.

Заказчиками строительства и реконструкции автомобильной дороги Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь, имеющей чрезвычайно важную социально-политическую значимость, являются ГКУ РК «Служба

автомобильных дорог Республики Крым» и Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя.

Согласно проекту, одобренному Главгосэкспертизой России, эта главная транспортная артерия Крыма, протяженность которой составит 256,9 км, будет иметь четыре полосы движения с разделением потоков встречного направления.

Николай Евсюков, заместитель генерального директора по производству АО «ВАД», подчеркнул: «Дорога была запроектирована с учетом крымского рельефа и геологических особенностей местности. Проектом предусмотрено спрямление русел рек, обход горных массивов и сложных участков рельефа. Предусмотрен также целый ряд инженерных мероприятий, связанных с укреплением грунтов и откосов».

Церемония закладки памятного камня, символизирующего начало строительства федеральной скоростной трассы «Таврида» в Южном федеральном округе России, состоялась 12 мая 2017 года на км 37 автодороги Керчь – Симферополь. В ходе мероприятия, на котором присутствовали руководители Минтранса России, Федерального дорожного агентства и глава Республики Крым было заявлено, что единственным исполнителем работ, связанных с реализацией этого объекта, стала компания «ВАД».



«Таврида» — действительно очень важный для нас государственный контракт, — комментирует Светлана Петровна Пьяных. — Этот масштабный объект предполагает взаимное доверие: у нас — к партнерам, у партнеров и заказчиков — к ВАДу! Причина такого доверия к нашей компании, прежде всего, заключается в отсутствии каких-либо претензий со стороны заказчиков не только в отношении гарантийного ремонта, сроков, качества работ, но и в плане средств федерального бюджета, и так далее. Недаром в 2016 году нас рекомендовали Президенту России Владимиру Владимировичу Путину как единственных исполнителей строительства этой федеральной трассы».

Для реализации такого грандиозного проекта в Симферополе было создано новое строительное управление АО «ВАД» по Республике Крым, возглавил которое Андрей Владимирович Лазорский. Начиная с 2017 года частые и длительные командировки петербургских дорожников на полуостров стали и для них, и для их семей делом привычным, продиктованным абсолютным пониманием важности строительства трассы для людей, для страны.



«Мы приступили к работам в условиях острова, — отмечает главный инженер АО «ВАД» Валерий Борисенко. — Столкнувшись с нехваткой в Крыму дорожно-строительных материалов, включая асфальтобетон, мы быстро приняли необходимые меры. Позже — в апреле 2017 года — на Ялтинском международном экономическом форуме был подписан большой контракт на поставку в Крым щебня, который заключили генеральный директор ООО «Карелприродресурс» Игорь Ефремов и президент Союза недропользователей России Дмитрий Сташкив. Что касается нерудных материалов, добываемых на полуострове, то их мы используем для устройства земельного полотна и щебеночного основания».

Для качественного и оперативного исполнения государственного заказа ген-подрядчиком были привлечены специалисты из разных регионов России, включая, конечно же, Республику Крым. Субподрядные работы коснулись в основном возведения мостовых сооружений, а также переустройства и прокладки инженерных сетей.

В короткие сроки на территорию будущего строительства была перебазирована и распределена по участкам современная техника, завезено необходимое оборудование и материалы. Дорожники по всей длине трассы «Таврида» равномерно установили и ввели в эксплуатацию пять высокопроизводительных асфальтобетонных заводов, оборудованных современной лабораторной службой для контроля качества продукции. Уже к началу зимы 2017 года на нескольких участках трассы (от Керчи до Белогорска) было уложено в общей сложности более 18 км асфальтобетонного покрытия, а также обустроено 25 км щебеночного основания.

«Работы по строительству первой в Крыму федеральной трассы ведутся круглосуточно. На объекте задействована самая современная специализированная техника — это около тысячи машин; применяются уникальные технологии и материалы — с учетом местных климатических условий. На участках строительства работают свыше 3000 человек из разных городов России, но примерно половина из них — крымчане», — сообщил в декабре 2017 года Андрей Лазорский.



Строительство федеральной автомобильной дороги «Таврида» было разделено на две очереди. В рамках первой очереди дорожники осуществляли прокладку современной двухполосной трассы от Керчи до Симферополя параллельно старому региональному маршруту: Керчь — Феодосия — Белогорск — Симферополь. На участках от Керчи до Феодосии и от Белогорска до Симферополя велась реконструкция старой дороги, когда существующее полотно разбиралось полностью и на его месте строилась современная трасса. На участках от Феодосии до Белогорска «Таврида» проходила вдали от старого маршрута. Это позволило увести транзитные потоки от курортных зон, решить существующие транспортные проблемы и улучшить экологическую обстановку этих мест.



Почему дорога носит название «Таврида»? Для ответа на этот вопрос снова обратимся к истории, из которой известно, что много веков назад территорию южного берега Крыма населяли племена тавров. Отсюда, согласно основной версии, и пошло придуманное древними греками название местности – «земля тавров», или «Таврида». Позже, во времена раннего Средневековья, это имя стал носить уже весь полуостров. Тавридой продолжали называть эту удивительную землю и во времена Российской империи. В 1783 году императрица Екатерина II Великая издала манифест о принятии «полуострова Крымского», Тамани и Кубанской стороны в состав России. Полуостров и прилегающие к нему с севера земли образовали Таврическую губернию. Крымский полуостров именовался Тавридой до апреля 1919 года – именно тогда губерния была преобразована в Крымскую советскую социалистическую республику.

Обращаясь к истории Крыма, важно отдать дань и его героическому прошлому времен Второй мировой войны, когда местом кровопролитных боев стал почти весь полуостров... Враг хотел удержать эти земли любой ценой! Не случайно в 1943 году немцы стали готовиться к сооружению моста через Керченский пролив для передвижения автомобильного и железнодорожного транспорта. Сначала была возведена канатная дорога, затем началась поставка металлических конструкций и строительных материалов. Однако захватническим планам сбыться не удалось: легендарная Крымская операция 1944 года (8 апреля – 12 мая) завершилась полным разгромом 17-й немецкой армии. Тогда же и были обнаружены большие запасы цемента и металлоконструкций, оставленные врагом при отступлении.

К тому времени советские проектировщики уже проделали большую работу, связанную с тщательным изучением особенностей Керченского пролива, проработкой возможных вариантов строительства моста. Работа продолжалась при непрерывных артобстрелах и бомбежках. Материалы же исследований говорили, в том числе, и об опасности ледовых условий...

Сразу же после освобождения Керчи началось активное возведение железнодорожного моста, и, благодаря немецким трофеям, уже к ноябрю 1944 года – впервые в СССР – был построен мостовой переход через Керченский пролив (длиной более 4 км). Однако долго просуществовать ему не пришлось: во время сильнейшего зимнего шторма в феврале 1945 года мост был разрушен нашествием со стороны Азовского моря ледяных полей, ведь опоры сооружения не были защищены ледорезами. Восстанавливать мост не стали, и впоследствии на его месте была организована паромная переправа, соединившая Крым и Краснодарский край.

Со временем такая переправа перестала справляться с возрастающими транспортными нагрузками – не случайно время от времени на протяжении нескольких лет возникала тема строительства нового моста через Керченский пролив. И, как известно, реализовать эти грандиозные планы удалось только в мае 2018 года, когда была введена в эксплуатацию автодорожная часть транспортного перехода. Одновременно было открыто и рабочее движение по автоподходу к мостовому сооружению со стороны Крыма.

Автомобильный подход – один из ключевых элементов создаваемой транспортной системы полуострова. Он представляет собой четырехполосную магистраль протяженностью 8,6 км, которая соединяет Крымский мост с трассой «Таврида», заканчиваясь на пересечении с автомобильной дорогой М-17 Херсон – Джанкой – Феодосия – Керчь.

Транзитное движение транспорта, благодаря новому подходу, осуществляется в обход улично-дорожной сети Керчи, а возведенный над основным ходом автодороги путепровод (в створе шоссе Героев Сталинграда) обеспечивает внутреннее сообщение между микрорайоном Аршинцево и центром Керчи. Всего объект включает три путепровода, а также разноуровневую транспортную развязку, 21 водопрпускную трубу и пять локальных очистных сооружений.



«Двухслойное покрытие дороги, а также верхний слой основания выполнены из асфальтобетонных смесей, подобранных по методологии объемного проектирования состава. Это позволило учесть как климатические условия района строительства, так и высокую транспортную нагрузку на 18-летнюю перспективу. Для выбора марки вяжущего были проанализированы значения самых холодных и самых жарких семи дней за предшествующие двадцать лет наблюдений за погодой. Такой подход позволяет избежать пластического колееобразования в летний период и повышает трещиностойкость зимой. Высоконаполненные каменным материалом (порядка 70% щебня) асфальтобетонные смеси обеспе-

чат ровное, прочное, а главное, надежное покрытие. Последний показатель нам особенно важен, поскольку как компания-генподрядчик мы обязаны исправлять все дефекты, возникающие в гарантийный период, определенный контрактом», – прокомментировал главный технолог строительного управления АО «ВАД» по Республике Крым Андрей Владимирович Волков.

Перед началом строительства автомобильного подхода к Крымскому мосту на территории общей площадью в 103,6 га был проведен комплекс мероприятий по очистке местности от взрывоопасных предметов. Поисковики обнаружили 3670 единиц ферромагнитных предметов, в числе которых оказались артиллерийские снаряды и минометные мины. Найденные боеприпасы были переданы силам МЧС для уничтожения.

Разминирование проводилось и на всем протяжении будущей трассы «Таврида»: общая площадь проведения мероприятий по очистке местности от взрывоопасных предметов (ВОП) составила 2 539,6 га!

В процессе комплексной подготовки местности к строительству, а также в ходе уже развернувшихся работ большое внимание уделялось археологическим изысканиям. В ходе исследования территории были обнаружены исторические артефакты каменного, бронзового веков, времен Боспорского царства, Крымской и Великой Отечественной войн. Одной из таких находок стал Тириктакский вал (IV–III вв. до нашей эры) – оборонительное сооружение периода Боспорского царства.

Еще одной любопытной находкой времен существования этого античного государства стали закрытые плитами каменные ящики, в одном из которых оказался сохранившийся скелет молодого атлета. Кроме того, исследователями были обнаружены остатки каменной дороги и каменного моста, относящиеся к периоду правления Екатерины II и связанные с подготовкой к ее знаменитому визиту в Крым.

В 2018 году на одном из участков территории строительства трассы «Таврида», где уже вовсю работали несколько единиц тяжелой дорожной техники, был обнаружен вход-колодец в ранее не известную карстовую пещеру, состоящую из соединенных между собой магистральных галерей. Исследование этого уникального подземного сооружения продолжается, но уже на сегодняшний день понятно, что пока эта пещера – самая протяженная в Крыму.

Словом, дорожные работы на трассе «Таврида» вызвали настоящий археологический бум, и стоит ли говорить о том, что они по вышеперечисленным вполне уважительным причинам несколько раз приостанавливались? Однако дорожники, ощущая свою косвенную причастность к подобным историческим открытиям, уже привыкли воспринимать такие перерывы с должной ответственностью...

В середине лета 2018 года, когда «Таврида» уже была готова на треть, на одном из ее участков впервые был проведен общественный мониторинг трассы, в процессе которого представители заказчика, генподрядчика, а также Госкомитета дорожного хозяйства отвечали на вопросы жителей полуострова и других российских регионов. Вопросы касались проектирования, хода строительства, озеленения, запуска движения, качества материалов...

А в период с 29 по 31 декабря россияне получили от дорожников настоящий новогодний подарок: для рабочего движения автотранспорта поэтапно был открыт 190-километровый участок двухполосной магистрали – от Симферополя до Керчи, относящийся к первой очереди строительства.

Качество новой автодороги отметил глава Республики Крым Сергей Аксенов: «Хорошая дорога, она построена по самым современным технологиям! В Крыму такого качества дорог до этого никто никогда не строил. Поэтому уверен, что трасса будет служить во благо всем, кто станет ей пользоваться, получая удовольствие от проезда».

Современная двухполосная трасса от Керчи до Симферополя приняла на себя движение транспортного потока со старой автодороги. С завершением второй очереди строительства и реконструкции трассы «Таврида» станет возможен проезд уже по всем четырем полосам федеральной автомобильной дороги от Керчи до Севастополя.

«Автомобильная дорога «Таврида» обеспечила круглогодичную транспортную связь полуострова с материковой частью России. Ввод всей трассы в эксплуатацию запланирован на 2020 год, но уже сейчас и жители, и гости Крыма могут оценить результаты этого грандиозного строительства!» – сказал Сергей Васильевич Карпов, министр транспорта Республики Крым.



Владимир Викторович Веселов, начальник строительства обособленного подразделения «Кировское», почетный дорожник России, отмечает: «Я горжусь своей причастностью к строительству «Тавриды» и тем, что стал активным свидетелем развернувшихся здесь масштабных работ, проделанных в довольно короткие сроки. Так, всего за полтора года моими коллегами-дорожниками было «перелопачено» свыше 3 млн кубов земполотна, уложено около 1 млн кубов основания и больше 1 млн м² асфальтобетонного покрытия, силами подрядчиков возведено 19 мостов и путепроводов, ну и, наконец, в срок запущена первая очередь трассы. Хочется выразить за эту работу слова особой благодарности всем,

кто непосредственно принимал и принимает участие в этой стратегической стройке страны, исторически важной для каждого россиянина!»

Строительство трассы разделено на восемь этапов, шесть из которых находятся на территории Республики Крым, а два – в административных границах города федерального значения Севастополя.

К первому, четвертому и шестому этапам отнесены участки реконструкции существующей автодороги, проходящей по маршруту Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай, со строительством двух новых полос параллельно действующей трассе.

В рамках второго и третьего этапов осуществляется строительство обходов Феодосии, Старого Крыма и Белогорска, а также проводится реконструкция участка дороги Белогорск – Льговское.

Пятый этап включает в себя строительство обхода Симферополя с выходом на дорогу Симферополь – Бахчисарай – Севастополь в районе села Левадки.

Крупнейшим симферопольским объектом стала транспортная развязка, состоящая из 11 съездов и двух путепроводов, движение по которой было запущено в конце 2018 года – с окончанием первого этапа. Всего в рамках строительства обхода Симферополя предстоит возвести четыре транспортных развязки и 12 искусственных сооружений: 10 путепроводов, мост через реку Салгир и тоннель.



С седьмым и восьмым этапами связано проведение работ уже на территории Севастополя. Седьмой этап включает в себя строительство и реконструкцию трассы от границы с Бахчисарайским районом до 16,7 км автодороги Р-27 Севастополь – Инкерман, где работы будут завершены, как и на первом-шестом этапах строительства, до конца 2020 года. Благодаря восьмому этапу, вошедшему в Федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года», трасса «Таврида» продлится до дороги Ялта – Севастополь. В соответствии с контрактом сдача этого объекта в эксплуатацию запланирована на 2021 год.



Таким образом, вся трасса «Таврида» будет иметь по две полосы движения в каждом направлении. Магистраль включит в себя 128 мостов и путепроводов, 21 разноуровневую транспортную развязку. Дорога, которая прокладывается с учетом всех современных стандартов дорожного строительства, позволит разгрузить уличную сеть городов и поселков от движения большегрузного и транзитного транспорта.

На участках магистрали, расположенных вблизи населенных пунктов, для предотвращения шумового загрязнения будут установлены акустические экраны из звукопоглощающих и звукоизолирующих панелей высотой 3–4 м. В местах прохождения трассы вблизи населенных пунктов и на искусственных сооружениях появится освещение, кроме того, будут сооружены надземные пешеходные переходы, а через определенное расстояние разместятся многофункциональные зоны придорожного сервиса.

После завершения строительства специалисты выполняют комплекс рекультивационных работ. Словом, комфорт и безопасность движения здесь будут обеспечены на самом высоком уровне. Пропускная способность главной транспортной артерии Крыма, соединяющей восток и запад полуострова, составит до 40 тыс. автомобилей в сутки. А проезд по всей трассе – от Керчи до Севастополя – займет менее чем три часа. А ведь это более 250 км пути!



«Дорогу осилит идущий...»

За 25 лет компанией, имеющей безупречную репутацию надежного генподрядчика, наглядно и убедительно подтверждена эволюция дорожного строительства в России.

Одним из самых значительных по объему работ, а также досрочному их выполнению для АО «ВАД» стал 2018 год. Общая протяженность автомобильных дорог, построенных компанией только за один этот год, составила 753,3 км!

Так, были введены в эксплуатацию крупные объекты строительства, реконструкции и ремонта на дорогах «Скандинавия» и «Сортавала»; открыто движение автотранспорта по автоподходу к мосту через Керченский пролив, а также по двум новым полосам трассы «Таврида» в Республике Крым. В Калининграде был завершён первый этап строительства эстакады «Восточная», построен и ряд других объектов. Кроме того, в 2018 году предприятие вышло для проведения дорожных работ в новый для себя регион – Костромскую область. Здесь вадовцам предстоит отремонтировать достаточно сложный участок дороги Кострома – Шарья – Киров – Пермь, с 97 по 147 км.



Результативность работы вадовцев на территории Ленинградской области отметил исполняющий обязанности начальника ФКУ Упрдор «Северо-Запад» Дмитрий Павлович Кузнецов: «В 2018 году АО «ВАД» с опережением графика был пущен в эксплуатацию участок трассы А-121 «Сортавала» (км 72–81), включая мостовой переход через Вуоксу; завершено строительство А-181 «Скандинавия» (км 52–65); введен в эксплуатацию первый этап реконструкции участка автомобильной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь (Киевское шоссе), км 31–43...

На сегодняшний день АО «ВАД» – крупнейшая дорожно-строительная компания страны, дающая высокие гарантии на любые из своих объектов. За долгие годы сотрудничества с нашим управлением предприятие зарекомендовало себя как надежный подрядчик, способный обеспечить заданный результат в сжатые сроки и с высоким качеством, что, в свою очередь, говорит как о высокой технической оснащенности, так и о качественно подобранной команде специалистов».

При подготовке страны к проведению Чемпионата мира по футболу FIFA предприятием реализовано несколько важных проектов в Санкт-Петербурге и Калининграде. В Северной столице вадовцами были построены подъезды к новому стадиону «Санкт-Петербург», участок набережной Макарова, отремонтированы Невский проспект и Дворцовый проезд.

Строительство набережной Макарова от моста Бетанкура до Адмиралского проезда осуществлялось с конца 2015 года. В мае 2018 года по новой дороге было открыто рабочее движение автотранспорта. Трасса протяженностью 1,4 км заметно преобразила внешний вид набережной. Дорога, имеющая шесть полос движения с разделительной полосой, велосипедную дорожку и один тротуар, стала соответствовать категории «магистральная улица общегородского значения».

Для поддержания эстетики и архитектурного облика города вдоль нового участка автодороги выполнена облицовка набережной реки Малой Невы гранитными плитами. А с целью улучшения транспортной логистики над территорией ОАО «Морской завод Алмаз» возведена эстакада протяженностью 553,5 м. Кроме того, был построен мост на остров Серный.

В настоящее время набережная, подключенная к существующей улично-дорожной сети, позволяет увести транзитные потоки с территории Васильевского острова, обеспечивая непрерывное движение транспорта от аэропорта до стадиона «Санкт-Петербург» и круглогодичную связь острова с Петроградским районом города.



В 2018 году предприятию в четвертый раз выпала честь отремонтировать главную магистраль Северной столицы. Своей причастностью к преобразению Невского проспекта вадовцы гордятся абсолютно искренне, тем более что эта почетная и крайне сложная задача была вновь выполнена ими в крайне сжатые сроки и с высоким качеством.



Как отмечает машинист укладчика асфальтобетона 8-го разряда, почетный дорожник России Александр Анатольевич Пугач, отношение к этому объекту в компании особенное: «Невским проспектом мы подсчитываем годы работы в ВАДе – это своего рода мерило нашей трудовой жизни. Стоит ли говорить о том, что к исполнению работ на этом значимом для города и нашей компании адресе мы подошли с традиционной ответственностью».

В процессе ремонта, с целью минимизации неудобств для автомобилистов и обеспечения комфортных путей объезда, Невский проспект перекрывался поэтапно. Большая часть работ производилась в выходные дни. Учитывая значение праздника – Дня Великой Победы, – вадовцы приложили максимум усилий, и уже 9 мая по обновленному покрытию от площади Восстания в сторону Дворцовой площади прошествовали многотысячные колонны Бессмертного полка!



«В соответствии с государственным контрактом, ремонт Невского проспекта в 2018 году осуществлялся в два этапа, – отмечает начальник отдела текущего ремонта и строительства АО «ВАД» Ян Юрьевич Соловьев. – В рамках подготовки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга к Чемпионату мира по футболу FIFA 2018 в период с апреля по май были отремонтированы Дворцовый проезд и участок Невского проспекта – от Адмиралтейского проспекта до площади Восстания. А в августе – участок от площади Восстания до площади Александра Невского».

Следует добавить, что интенсивность движения на центральной магистрали Санкт-Петербурга превышает 15 тыс. автомобилей в сутки по наиболее загруженным полосам, что вызывает повышенный абразивный износ верхнего слоя покрытия (колееобразование). Поэтому для выравнивающего слоя дорожного покрытия



специалисты компании разработали специальную асфальтобетонную смесь. Ее прочностные характеристики: водостойкость, морозостойкость, сдвигоустойчивость – были улучшены за счет добавления в битум специальной модифицирующей добавки. Для повышения устойчивости к пластическим деформациям и абразивному истиранию верхний слой покрытия был выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА-20) на полимерно-битумном вяжущем (ПБВ 60).

Специалисты АО «ВАД» произвели замену асфальтобетонного покрытия проезжей части, заменили и отрегулировали высотное положение люков колодцев и коверов. При ремонте Невского проспекта было задействовано свыше 100 единиц дорожной техники и более 220 человек.

В 2018 году трудовые успехи работников АО «ВАД» были отмечены на самом высоком уровне. За заслуги в профессиональной деятельности Благодарность Президента Российской Федерации была объявлена начальнику производственного участка № 1 Николаю Александровичу Коржову; заместителю начальника производственного участка №1 Владимиру Викторовичу Овсянникову; начальнику производственного участка № 3 Константину Борисовичу Панченко; начальнику производственного участка № 6 Валерию Леонидовичу Хлесткову. Кроме того, «за достигнутые трудовые успехи, активную общественную деятельность и многолетнюю добросовестную работу» первый заместитель генерального директора АО «ВАД» Виктор Павлович Перевалов был награжден медалью ордена «За заслуги перед отечеством» II степени.

А вадовцы не останавливаются на достигнутом, и благодаря их самоотверженному труду наша страна прирастает новыми километрами современных и очень качественных автомобильных дорог.

